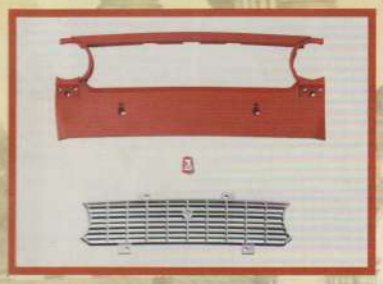
Рекомендуемая цена: 99 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 1

БОЛЕЕ 45 ЛЕТ
НА ДОРОГАХ СТРАНЫ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00001
9 772618 724104

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 1, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 35 900 экз.
Цена: 99 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 31.05.2018
Дата выхода в свет: 16.08.2018

Фотографии и иллюстрации:
Фотобанк Лори (стр. 6); Риа Новости (стр. 7, 8, 9); Citroën Communication (стр. 10, 11); Messerschmitt (стр. 10); FCA Archivio Storico (стр. 11); Archive Saab (стр. 11); Archivo Lloyd (стр. 11).
Рекламная брошюра: 2, 3, 6. 7, 8, 10 (справа внизу), 11
© РИА Новости; 10 (слева, справа вверху) © ИТАР ТАСС.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка передней части автомобиля

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Более 45 лет на дорогах страны

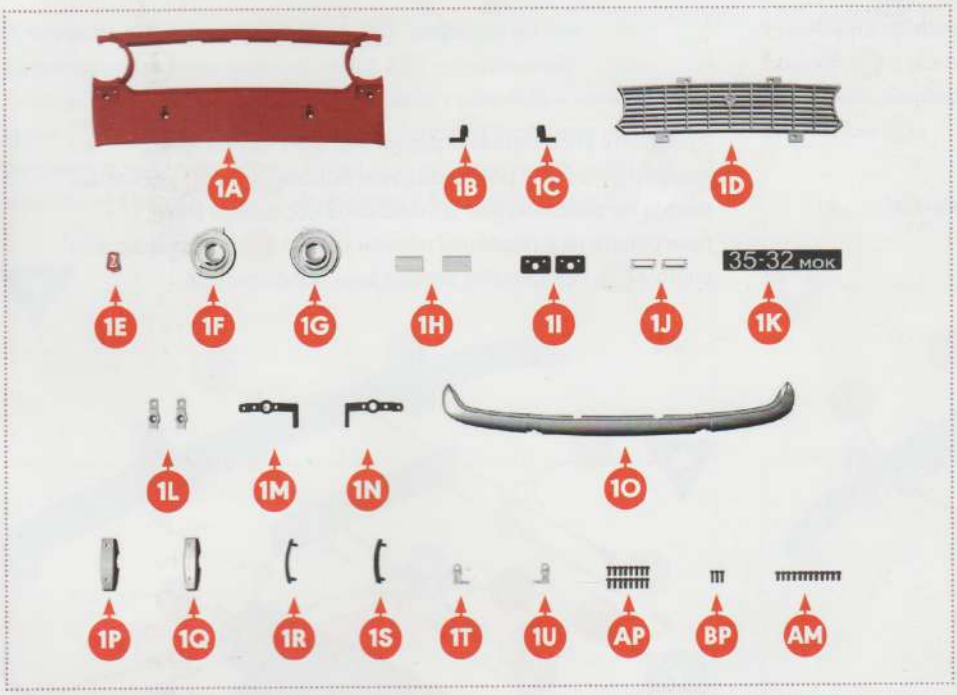
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 10

Популярные автомобили 1950-х годов

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

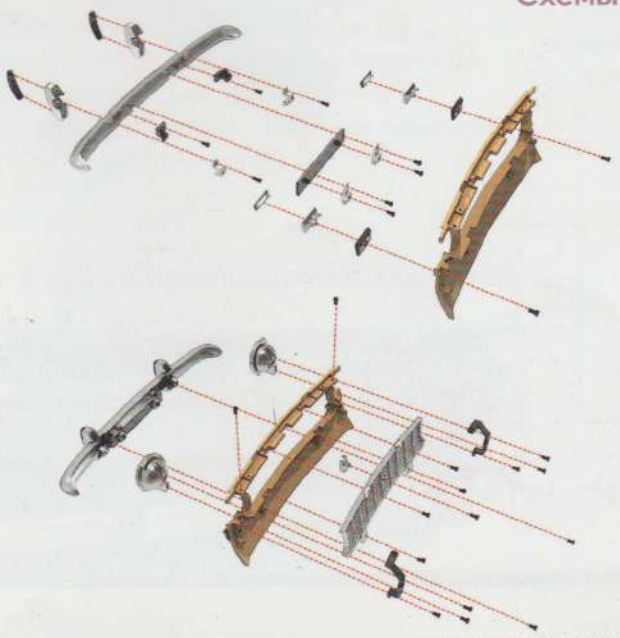
Сборка передней части автомобиля

Начните сборку модели с самых характерных деталей машины ВАЗ-2101: решетки радиатора с эмблемой и бампера с клыками.



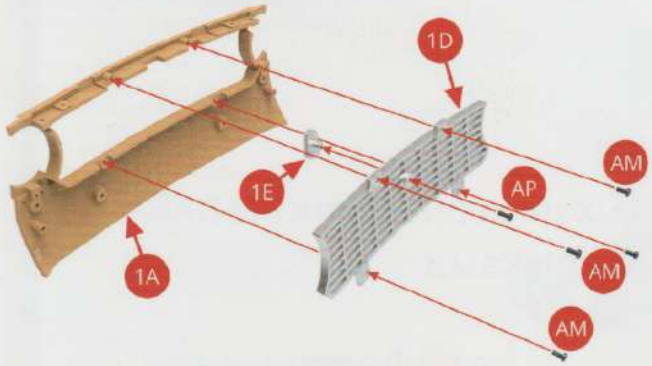
- 1A Передняя панель кузова
- 1B Левый кронштейн бампера
- 1C Правый кронштейн бампера
- 1D Решетка радиатора
- 1E Передняя эмблема
- 1F Рефлектор левой фары
- 1G Рефлектор правой фары
- 1H Основание подфарника (2 шт.)
- 1I Уплотнитель подфарника (2 шт.)
- 1J Рассеиватель подфарника (2 шт.)
- 1K Передний номерной знак
- 1L Кронштейн номерного знака (2 шт.)
- 1M Кронштейн левой фары
- 1N Кронштейн правой фары
- 1O Передний бампер
- 1P Левый клык бампера
- 1Q Правый клык бампера
- 1R Резиновая накладка левого клыка переднего бампера
- 1S Резиновая накладка правого клыка переднего бампера
- 1T Левый буксирный крюк
- 1U Правый буксирный крюк
- AP Винт М1,7 × 4 мм (16 шт.)
- BP Винт М1,7 × 5 мм (3 шт.)
- AM Винт М1,7 × 3,5 мм (12 шт.)

Схемы сборки



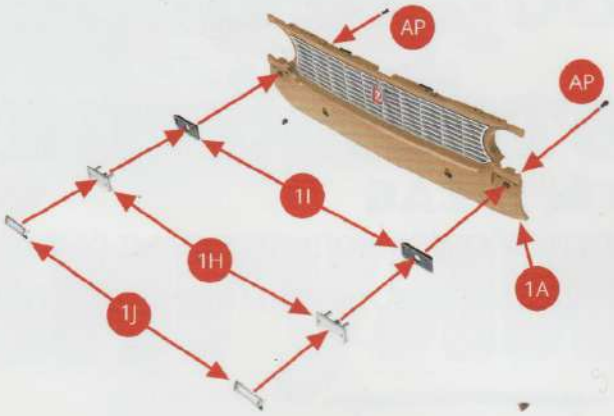
СБОРКА МОДЕЛИ

1



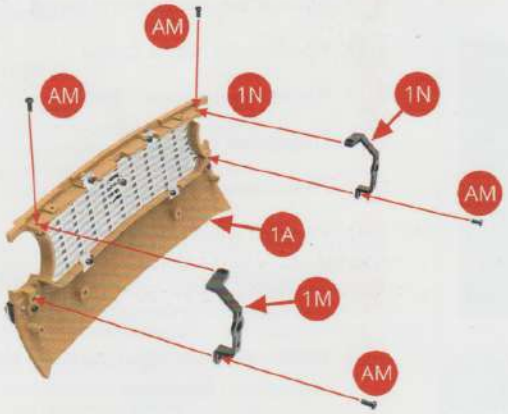
Прикрепите переднюю эмблему 1E к решетке радиатора 1D и зафиксируйте винтом AP.
Прикрепите решетку радиатора 1D к передней панели кузова 1A винтами AM.

2



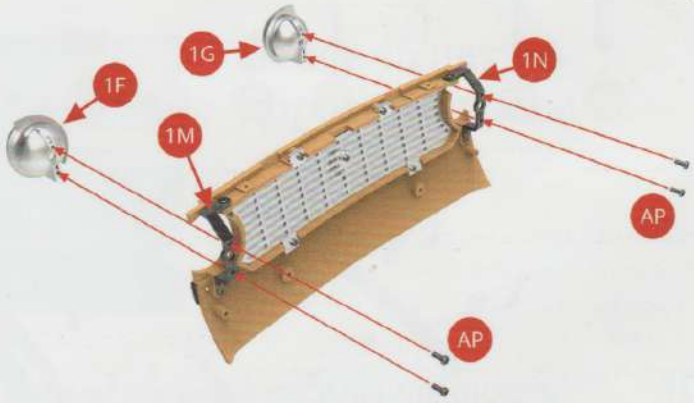
Соедините уплотнитель подфарника 1I с основанием подфарника 1H и рассеивателем подфарника 1J (имитация винтов на рассеивателе должна быть обращена вниз), прикрепите их к передней панели кузова 1A и зафиксируйте винтом AP. Проделайте это для двух подфарников.

3



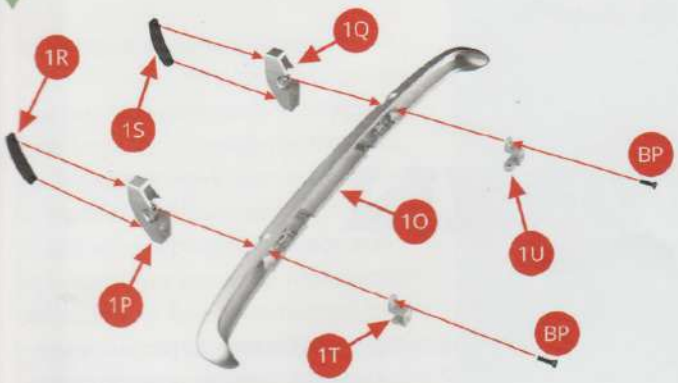
Установите кронштейны левой 1M и правой 1N фар на переднюю панель кузова 1A, фиксируя каждый парой винтов AM.

4



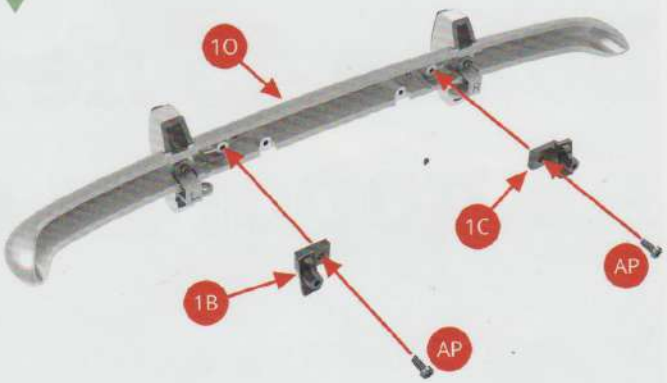
Установите рефлектор правой фары 1G на кронштейн 1N, закрепив парой винтов AP. Установите рефлектор левой фары 1F на кронштейн 1M, закрепив парой винтов AP.

5



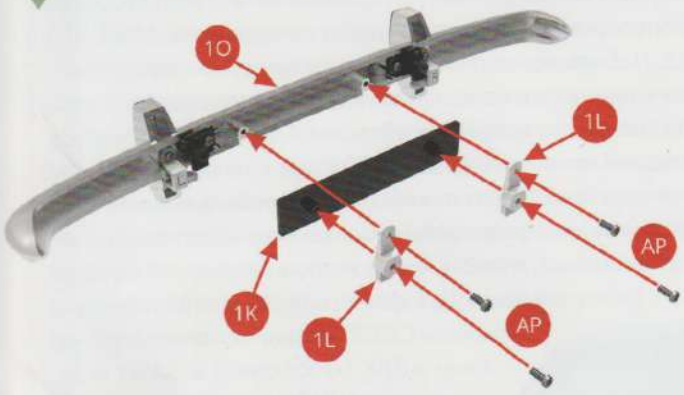
Установите правый клык бампера 1Q (закрепив на нем резиновую накладку правого клыка 1S) на передний бампер 1O и закрепите винтом BP через правый буксирный крюк 1U. Установите левый клык бампера 1P (закрепив на нем резиновую накладку левого клыка 1R) на передний бампер 1O и закрепите его винтом BP через левый буксирный крюк 1T.

6



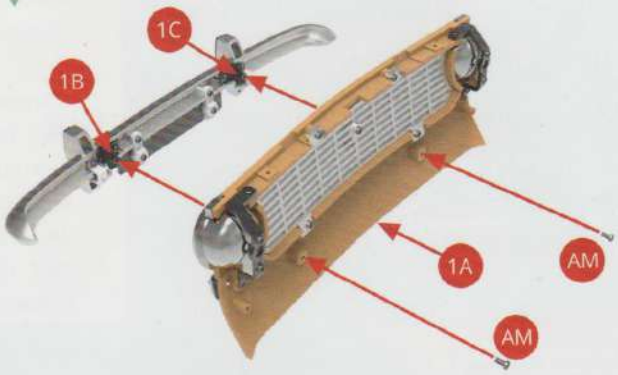
Установите правый кронштейн бампера 1C на передний бампер 1O и закрепите его винтом AP. Установите левый кронштейн бампера 1B на передний бампер 1O и закрепите его винтом AP.

7



Установите кронштейны переднего номерного знака 1L на передний номерной знак 1K, зафиксировав их винтами AP. Прикрепите передний номерной знак 1K к переднему бамперу 1O, зафиксировав на нем оба кронштейна переднего номерного знака 1L еще двумя винтами AP.

8



Установите собранный передний бампер на переднюю панель кузова 1A, прикрепив его к ней винтами AM за левый 1B и правый 1C кронштейны бампера.

Вид узла после сборки снаружи и изнутри

Более 45 лет на дорогах страны

19 апреля 1970 года с конвейера Волжского автомобильного завода в Тольятти сошел первый автомобиль ВАЗ-2101 «Жигули», положивший начало большому семейству легковых автомобилей и ознаменовавший собой начало новой эпохи в истории отечественного легкового автомобилестроения и автомобилизации страны.

К концу 1960-х годов производством легковых автомобилей в СССР занимались четыре предприятия: Горьковский (ГАЗ), Запорожский (ЗАЗ) и Ульяновский (УАЗ) автозаводы и Автомобильный завод им. Ленинского комсомола в Москве (АЗЛК). В 1970 году в стране было изготовлено 344 300 легковых автомобилей. Если учесть, что до конца 1970 года ВАЗ собрал 21 530 «Жигулей», то все прочие заводы изготовили около 323 000 автомобилей. Но это вовсе не означает, что все они были проданы населению.

Система автомобилизации

Продукция УАЗа в розничную торговлю не поступала вообще: все внедорожники получали вооруженные силы, МВД, КГБ и т. д. Небольшая доля машин шла в народное хозяйство – использовалась в качестве служебного транспорта. В этой роли выступали, например, «Волги» ГАЗ-21 и ГАЗ-24 (выпуск последней начался как раз в 1970 году). Они были основным типом персонального служебного автомобиля начальников всех рангов и направлений. Большое число «Волг» выпускали в варианте такси, а автомобили с кузовом универсал – скорой помощи. Для личного пользования обычных граждан СССР предназначались автомобили АЗЛК («Москвич») и ЗАЗа («Запорожец»). Если же учесть, что часть продукции этих, да и других автозаводов отправляли на экспорт (в первую

Спектр окраски «Жигулей» был очень широк. Это и яркие, насыщенные цвета, и сдержанные, пастельные.

очередь в страны социалистического лагеря), то в лучшем случае для реализации в личную собственность граждан предназначалось не более половины выпускавшихся в стране легковых автомобилей. И все же для рядового советского гражданина наличие легкового автомобиля было настоящей роскошью и гордостью. И дело не только в высокой цене. Порой сам процесс покупки транспортного средства занимал несколько лет: очереди, оформление необходимых документов и т. д.

Автомобиль ВАЗ-2102 производства Волжского автомобильного завода.

В поисках «палочки-выручалочки»

Отставание СССР по темпам автомобилизации к середине 1960-х годов стало очевидным. На фоне переполненных транспортом западных столиц Москва выглядела откровенно пустой. Что уж говорить о других городах Советского Союза. В структуре автомобильного парка, в отличие от большинства других государств, преобладали грузовики, которых производили больше, чем легковых автомобилей.

Не соответствовал объем выпуска легковушек и наметившемуся в 1960-е годы росту благосостояния советских людей. В стране увеличивалось количество не обеспеченных товарами денег, и массовый автомобиль мог стать необходимой «палочкой-выручалочкой»: граждане охотно отдали бы за него свои накопления. Кроме того, современный, имеющий спрос за рубежом автомобиль должен был поправить экспортные позиции страны, которая больше покупала за валюту, нежели продавала.

Главный конвейер Волжского автомобильного завода. Автомобили ВАЗ-2101.

Итальянский образец

Советский Союз уже имел опыт решения экономических проблем за счет строительства крупных предприятий, причем с использованием зарубежного опыта и с участием зарубежных специалистов. И в этом случае решили поступить так же: построить крупный автозавод, позаимствовав иностранные современные технологии. После непродолжительных сомнений (свой вариант предлагали и французы) выбор пал на итальянцев.

16 августа 1966 года в Москве было подписано генеральное соглашение между итальянской компанией «Фиат» и советским Внешторгом о научно-техническом сотрудничестве в области разработки легковых автомобилей. В его рамках был утвержден проект строительства автозавода на территории СССР. Этим соглашением определялись и сами модели: два автомобиля в комплектации «норма» с кузовами седан (ВАЗ-2101) и универсал (ВАЗ-2102) и автомобиль «люкс» (ВАЗ-2103). В качестве

Политический выбор

Выбор пал на компанию «Фиат» в основном по политическим причинам: Коммунистическая партия Советского Союза поддерживала компартии капиталистических стран, особенно крупнейшие из них – в Италии и Франции. Руководителям иностранных коммунистических партий нужны были новые рабочие места, и строительство завода в СССР и связанные с этим заказы решали проблему.

Строительство ВАЗа в Тольятти.

Грузовые варианты

В 1990-е годы под маркой ВИС («ВАЗинтерсервис») начали производство грузовичков на базе ВАЗ-2105, а позднее – ВАЗ-2107. Довольно любопытную комбинацию из «пятерки» и собственного «каблучка» (легкового фургона) на базе «Оды» изготавливал Ижевский автомобильный завод.

На главном конвейере ВАЗа. 1971 год.

прототипа для «нормы» сразу был определен «Фиат-124» с двигателем объемом 1,2 л и отделкой салона начального уровня, который в 1967 году получил титул «Автомобиль года».

Точность и качество

Модель «Фиат-124» в середине 1960-х не отличалась техническими новшествами. Классическая компоновка, зависимая подвеска задних колес, четырехступенчатая коробка передач – ничем не лучше большинства конкурентов. Двигатель с нижним расположением распредвала также был в русле привычных для массового автомобиля тенденций. Но для советского автопрома тех лет «Фиат-124» стал откровением. Еще на стадии подготовки производства на основном заводе и у смежников пришлось поменять некоторые ГОСТы. Прежние не обеспечивали должной точности и качества комплектующих, требуемых итальянской технологией. Заводы СССР освоили современные узлы и агрегаты.

Машина формирует владельца

Настоящей революцией, в корне изменившей взгляд на то, каким должен быть массовый легковой автомобиль, стал изрядно модернизированный «Фиат», дошедший до потребителя под индексом ВАЗ-2101. Легкий пуск, быстрый и эффективный прогрев салона, отменная динамика и сильные тормоза. И главное – надежность! Машины не требовали постоянных подтягивания, регулировки, смазки. Первые годы жизни автомобиля нужно было, по сути, лишь менять масло, иногда производить несложные профилактические операции. Это создало новый тип автовладельцев. Все чаще ими становились люди, далекие от техники, не вдающиеся в устройство автомобиля и охотно доверяющие его обслуживание и ремонт профессионалам.

20 вместо 7

Выпуск «Жигулей» способствовал развитию сети станций – заправочных и технического обслуживания. Но рост автомобильного парка все равно обгонял возможности последних. Машины старели, но не отправлялись на автомобильные кладбища, как первоначально планировалось. Официальный срок службы «Жигулей» составлял семь лет. Но их ремонтировали, меняя все – от рычагов подвески и двигателей до крыльев и лонжеронов. «Жигули» эксплуатировались по 10, 15 и даже 20 лет!

Запчасти становились все бóльшим дефицитом, а знакомство на автосервисе – мечтой сотен тысяч советских автолюбителей, по крайней мере тех, кто не мог самостоятельно менять, регулировать, а уж тем более варить и красить.

Жигулевские инновации

Помимо новаций, связанных с эксплуатацией машин, очень многое из новинок автомобильной техники в СССР впервые массово появилось именно на «Жигулях». До ВАЗ-2101 дисковые тормоза устанавливали только на легковые представительские ЗИЛы. В 1972 году на ВАЗ-2103 поставили вакуумный усилитель тормозов, тахометр, электрические часы. В 1975-м на «шестерке» появились подголовники передних сидений. В 1980-м на ВАЗ-2105, первых «Жигулях» с полностью новыми (кроме крыши) панелями кузова, - двигатель с ременным приводом газораспределительного механизма, блок-фары, совмещенные с габаритными фонарями и указателями поворотов. Двумя годами позже появился ВАЗ-2107 с анатомическими сиденьями, снабженными встроенными подголовниками.

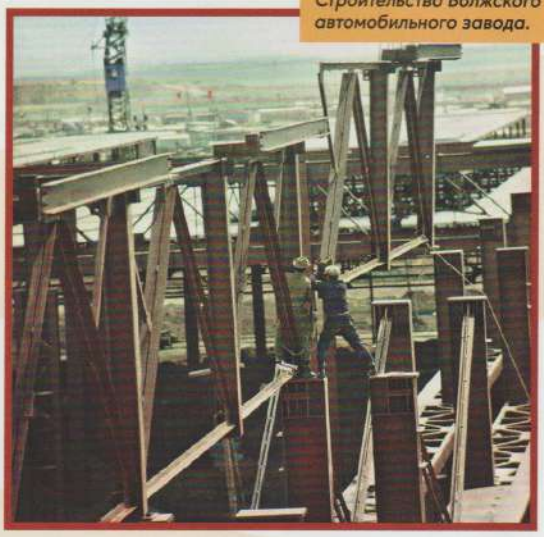
Помимо базового мотора объемом 1,2 л позднее выпускали версии 1,3; 1,5 и 1,6 л, отличавшиеся диаметром и ходом поршня. В 1980-е годы на «Жигулях» появилась пятиступенчатая коробка передач. Кроме того, впервые в СССР, хоть и в небольших количествах, производили ВАЗ-21073 с центральным впрыском топлива, машины с роторными двигателями (в основном для милиции и спецслужб), ВАЗ-21045 с 53-сильным дизелем. На экспорт поставляли автомобили и с правым рулем, у которых из-за изменения развесовки пришлось усилить передние правые пружины.

30 декабря 2010 года с производства был снят ВАЗ-2105 – из-за низкого спроса на все классическое семейство ВАЗ и почти полной унификации с ВАЗ-2107. 17 апреля 2012 года Иж-Авто прекратил выпуск ВАЗ-2107. Последнюю модель, универсал ВАЗ-2104, сняли с производства 17 сентября 2012 года. Дольше всех на конвейере продержался ВАЗ-2105 - 31 год: с 1979-го по 2010-й.

«Жигули» и «классика»

С середины 1990-х годов от марки «Жигули» официально отказались, даже для моделей семейства, которые еще продолжали выпускать. Но название временами продолжали использовать по отношению к заднеприводным автомобилям Волжского автозавода, хотя более распространенным в обиходе стало «классика».

ВАЗ-2105 (выпуск 1980 года) - легковой пятиместный автомобиль производства Волжского автомобильного завода.



Строительство Волжского автомобильного завода.

«Москвичи» и «Жигули» у гостиницы «Планета» в Минске. 1981 год.

Популярные автомобили 1950-х годов

Разрушенная после Второй мировой войны Европа, едва начавшая возрождение экономики, не могла позволить себе дорогих автомобилей. В 1950-е годы автопроизводители сделали ставку на выпуск простейших малолитражных и чрезвычайно надежных моделей, главным достоинством которых были невысокая цена и экономичность.

«Ситроен 2CV» был одним из самых дешевых автомобилей, которые можно было купить в Европе в 1950-е годы. Тем не менее это была технически продвинутая модель с передним приводом и очень надежной подвеской.

В октябре 1946 года в Париже состоялся первый после Второй мировой войны автосалон. Его звездами стали «Рено 4 CV» и «Панар Дина» – два миниатюрных автомобиля, прекрасно отвечавшие послевоенным потребностям страны. Обе модели были невелики, рассчитаны на четырех человек, маломощны (всего 20 л. с.) и очень экономичны. В том же году в Германии под контролем британской военной администрации на заводе «Фольксваген» возобновили выпуск модели «Фольксваген 1200» (популярного «Жука»), в простейшей комплектации, с задним оппозитным двигателем водяного охлаждения.

Дефицит диктует

Первые послевоенные и 1950-е годы были порой товарного дефицита, карточной системы, низкой покупательной способности населения. Автопарк состоял из переживших войну перелатанных машин. В этих условиях, спасая автомобильный рынок Европы, автомобилестроительные концерны обратились к небольшим, с простой механикой, недорогим моделям. У «Фольксвагена» и «Рено 4 CV» было много общего. Обе модели – еще довоенной разработки и с заднедвигательной компоновкой. Это техническое решение в обоих случаях приносило в жертву багажник, однако оно же давало и большие преимущества – как с точки зрения сборки, так и окончательной цены обеих моделей.

Двигатели экономики

По всей Европе благодаря поддержке правительств, зачастую предоставлявших внушительные субсидии, а иногда действовавших и другими методами (например, национализировав французскую компанию «Рено»), автомобили сделались двигателями экономического подъема. Автопроизводители поддержали это возрождение, предлагая то, чего требовал рынок, – доступные малолитражные машины.

Тем же путем пошли и другие автопроизводители. Лучший пример – «Фиат», сменивший в 1954 году довоенный «Фиат 500С Тополино» («Мышка») на «Фиат 600» с задним расположением двигателя. Эту экономичную и надежную компоновку «Фиат» продолжал применять на всех своих малых моделях вплоть до 1972 года.

В послевоенных малолитражках компании «Фиат» двигатель расположен сзади. Компания обеспечила автомобилизацию Италии и Испании. На фото: «Фиат 600».

С мотоциклетным мотором

В 50-х годах XX века лидерами продаж у всех автодилеров Европы были маленькие двухместные автомобили с мотоциклетным двигателем. Основными производителями этих автомобилей особо малого класса были Германия, Франция и Великобритания, а с такими моделями, как «Давид», PTV или «Бискутер», от них не отставала и Испания. Наибольшей популярностью пользовались итальянская «Изетта», по лицензии выпускавшаяся во многих странах (в Германии – компанией BMW), «Гоггомобиль» немецкой фирмы «Глас» и немецкий же трехколесный (два колеса спереди и одно – сзади) двухместный тандем «Мессершмитт», в который садились, как в самолетную кабину, – откидывая верхнеподвесную дверь.

Компания «Ллойд», входившая в немецкий концерн «Боргвард Груп», пыталась конкурировать с «Фольксвагеном» своей моделью с двухцилиндровым двигателем, крышей из древесно-стружечной плиты и отделкой салона из искусственной кожи.

«Ситроен» для села

Однако лучший образец скромного автомобиля был представлен в 1948 году. И вновь это была еще довоенная разработка компании «Ситроен», все готовые прототипы которой были уничтожены перед началом немецкой оккупации. На Парижском автосалоне 1948 года всемирно известная французская компания, совершившая техническую революцию своей прославленной довоенной переднеприводной моделью «Тракcьон», первой из крупных автопроизводителей представила заднеприводную машину – «Ситроен 2CV». По сути, это был простой, спроектированный для сельской местности автомобиль на двух человек и груз 50 кг, развивавший скорость до 60 км/ч и потреблявший всего 3 л бензина на 100 км. С двигателем объемом всего 375 см, мощностью 9 л. с., «Ситроен 2CV» («Ситроен Дё-шево» – буквально «две лошади» или «две лошадиные силы») скоро покорил как сельскую местность, так и город, и наряду с «Рено 4CV» («Рено Катр-шево» – «четыре лошадиные силы») сделался флагманом французского промышленного подъема.

Автомобиль «Панар Дина» был хорошей альтернативой «Рено 4 CV» и «Ситроен 2 CV». Похожий на первую модель, но с передним приводом, как у второй.

Малолитражки Европы

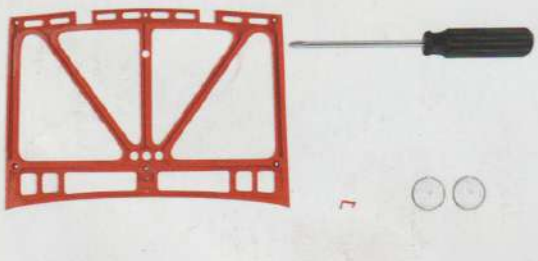
В остальной Европе маленькие автомобили выпускали такие автопроизводители, как шведская компания «Сааб» (переднемоторный «Сааб 92»), британский «Остин» («Остин А30»), немецкие «Моррис» («Моррис Минор») и «Ллойд» («Ллойд 300») и ДКВ («Зондерклассе»). В середине 1950-х британский филиал «Форда» в расчете на клиентов, которые впервые покупали автомобиль, решил наладить выпуск малолитражки «Популар».

Некоторые компании, возникшие после Второй мировой войны, такие как шведский автопроизводитель «Сааб», начали свою деятельность с выпуска малолитражек. На фото: «Сааб 92».

В НОМЕРЕ 2

- СБОРКА РУЛЯ И ПЕРЕДНЕЙ ЧАСТИ АВТОМОБИЛЯ
- ПРЕДШЕСТВЕННИК «ЖИГУЛЕЙ»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- РАМА ЖЕСТКОСТИ КАПОТА
- ПЕТЛЯ ЗАМКА КАПОТА
- ЛИНЗА ФАРЫ
- РУЛЕВОЕ КОЛЕСО
- РУЛЕВАЯ КОЛОНКА
- СИГНАЛЬНАЯ НАКЛАДКА НА РУЛЬ
- ВИНТЫ
- ОТВЕРТКА

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2018 Ашет Коллекция. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотография не служит для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ!